

Wolfram Bäumer

# Neue Ausstellung „Lebenswelt Schiff“ im Deutschen Technikmuseum Berlin

Wie vermitteln andere Verkehrsmuseen ihre Themen, und was können Eisenbahnfreunde für die Bewahrung und Vermittlung von Eisenbahngeschichte in Eisenbahn-Museen und durch Museums-Eisenbahnen daraus lernen? Diese Frage beantwortet zu bekommen, lohnt immer den Blick über den berüchtigten „Tellerrand“. Und das Transportsystem Schifffahrt ist thematisch vom System Eisenbahn auch nicht so weit entfernt, als daß Parallelen schwer zu ziehen wären. Im Folgenden widmen wir daher den Blick auf diese neue Ausstellung im konzeptionellen sowie auf das Thema Binnenschifffahrt im speziellen. Denn im märkischen Raum wurde die Binnenschifffahrt in den 1850er Jahren durch die Eisenbahnen ergänzt. Der Beitrag stützt sich stark auf Abhandlungen von Prof. Dr. Dirk Böndel und Tanja Büter in den umfangreichen Presseunterlagen des DTMB.

Am 14. 12. 2003 jährte sich die Eröffnung des „Museums für Verkehr und Technik“ zum 20. Mal und eröffnete das heutige Deutsche Technik-Museums Berlin (DTMB) mit dreitausend geladenen Gästen die 6.600 m<sup>2</sup> große Dauerausstellung „Lebenswelt Schiff“ mit über 1.500 Exponaten als eine der weltweit größten Ausstellungen zur Schifffahrtsgeschichte. Zusammen mit der 2005 zu eröffnenden Ausstellung zur Luftfahrt ist die Schifffahrt am 27. 3. 1996 begonnen, damals auf 160 Mio DM geplanten (s. DME 1/97, S. 6) Neubau (95 m x 103 m x 33 m, Foto unten) untergebracht.

Der Amtierende Direktor des DTMB und Leiter der Abteilung Schifffahrt Prof. Dr. Dirk Böndel erläuterte die **konzeptionellen Grundgedanken** der Ausstellung. Im Gegensatz zu Kunstmuseen hätten Technische Museen grundsätzlich mit der Bedeutungslücke zu tun, die sich auftut, weil technische Objekte für den Eingang ins Museum aus ihrem angestammten Funktionszusammenhang gerissen würden. Böndel:

„Betrachtet man eine Ausstellung nicht als Anhäufung stummer Dinge, sondern als Medium der Kommunikation, muß versucht werden, die Exponate in Zusammenhänge einzubetten, so daß sie ‚wie die Glieder einer Kette‘ in ihnen hängen. Es wird deutlich, daß neben den Exponaten die zahlreichen Kontexte, die sie umgeben, in den Mittelpunkt rücken. Die Ausstellung will deutlich machen, daß es sich bei dem vordergründig technischen Objekt Schiff um einen zentralen Bereich der Kulturgeschichte handelt ... Da ein Schiff für die Menschen mehr bedeutet hat als im Rahmen einer

reinen Zweckrationalität technischer Gegenstände zu vermuten wäre, wird in der Ausstellung nicht das isolierte technische Objekt im Mittelpunkt stehen, sondern die Beziehung zwischen Mensch und Schiff, zwischen Kultur-, Alltags- und Schifffahrtsgeschichte. Um diese Beziehung deutlich zu machen, werden die Exponate von vier Perspektiven aus befragt:

- *Funktion: Um was für einen Gegenstand handelt es sich? Wie heißt er, wie funktioniert er?*
- *Produktion: Wie und unter welchen Bedingungen wurde der Gegenstand hergestellt?*
- *Zweck: Mit welchen Absichten und für welche Aufgaben wurde der Gegenstand produziert und eingesetzt?*
- *Folgen: Wie hat sich die Welt, wie hat sich das tägliche Leben durch den Einsatz des Gegenstandes verändert?“*

Die Ausstellung ist strukturiert in Binnenschifffahrt (Erdgeschoß), Hochseeschifffahrt (2. OG) und übergreifende Themen (1. OG) sowie weiter in Module als jeweils abgeschlossene Themeneinheiten gegliedert. Zu sehen gibt es Großobjekte, Modelle, Inszenierungen, und moderne Medien sowie interaktive Objekte und Vorführungen werden eingesetzt.

Das inhaltliche Konzept und eine erste Exponatenauswahl waren Grundlage der Ausstellungsgestaltung mit einer abwechslungsreichen Dramaturgie. Frühzeitig wurde erkennbar, daß die Formsprache

der Ausstellung auf Kontraste setzen würde. Die Präsentationen im Erd- und im 2. Obergeschoß unterscheiden sich sehr deutlich voneinander: Großexponate, eher grobe und große Einbauten und Formen auf der einen Seite sowie feingliedrige Möbel und filigrane Ausstellungsstücke auf der anderen Seite. Hier die Binnenschifffahrt und der Bezug auf die Stadt Berlin, dort der Blick auf die Hochseeschifffahrt. Auch Haptik und Lichtinszenierung unterscheiden sich ganz wesentlich: Im Großraum des Erd- und Zwischengeschoßes dominieren kühles Licht und grobe Oberflächen, die Ausstellung im 2. OG will dagegen geheimnisvoll und edel wirken. Leider ist es aber z. T. so dunkel, daß jede Berufsgenossenschaft für ihre Versicherten gegen mangelhafte Beleuchtung einschreiten würde und daß beim Eröffnungsrundgang einige Besucher mit brennenden Feuerzeugen zum Entziffern von Ausstellungstexten beobachtet wurden.

Die **Binnenschifffahrt zwischen Oder und Elbe** fand auf natürlichen Flüssen, Seen und künstlich angelegten Kanälen statt. Dabei konnte man auf Vorarbeiten aus vergangenen Jahrhunderten zurückgreifen: Bereits 1620 war der erste Finowkanal gebaut worden, 1669 verband der spätere Frie-

Oben: *Leben an Bord, ein alter Schiffer auf der Elbe geht seinem Hobby, der Gärtnerei, nach. Foto: Kreismuseum Schönebeck*

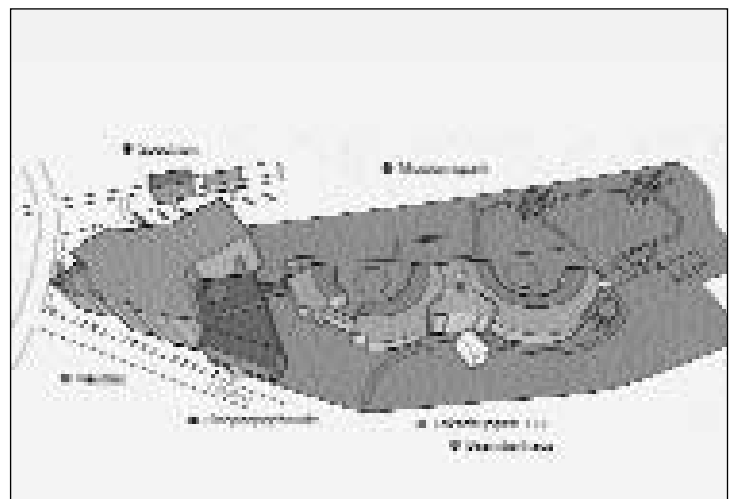
2. Reihe rechts: *Leben an Bord, Horst Röper, Sohn des Schiffseigners, im Matrosenanzug, Pflingsten im Hamburger Hafen, 1920er Jahre, Foto: Familie Röper*

3. Reihe links: *Vorführung der oszillierenden Dampfmaschine der MARIE (1878). Der Vorführer erklärt Mechanismus und Funktion der beweglichen Zylinder.*

Unten links: *Der Maschinenraum des französischen Schleppers JEAN COUSIN mit der stehenden Antriebsmaschine, den Nebenaggregaten und dem Dampfkessel.*

Unten rechts: *Am historischen Modell (1920er Jahre) der Schleusentreppe Niederfinow wird die Funktionsweise einer mehrstufigen Sparkammerschleuse vorgeführt. Ganz vorne im Modell die Treidelbahn.*

3 Fotos: Clemens Kirchner, DTMB





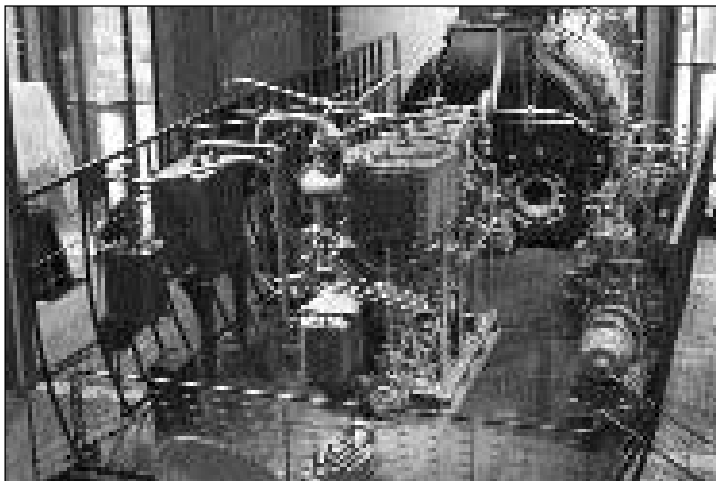
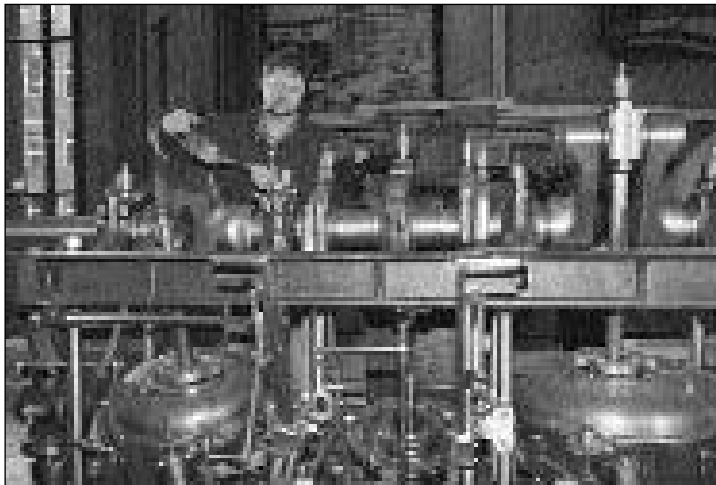
## roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen  
Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahnrechtsgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkassezahlung.



drich-Wilhelm-Kanal Spree und Oder, 1742 eröffnete der zweite Finowkanal den Weg über die Oder an die Ostsee. Der Teltowkanal wurde 1906 als einer der innerstädtischen Kanäle eröffnet. Einen Aspekt der deutschen Teilung zeigt die Geschichte des Havelkanals, der Anfang der 1950er Jahre nur gebaut wurde, um die westlichen Sektoren Berlins umfahren zu können.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts hat sich die Leistungsfähigkeit von Wassertransporten stark verändert. Gegenüber den Landtransporten waren die Schiffe viel besser in der Lage, große Mengen von Gütern zu bewegen. Erst die Eisenbahn wurde in den 1870er Jahren zum Konkurrenten für die bereits sehr erfolgreiche Binnenschifffahrt. Das in den Kanalbauten investierte Kapital verzinst sich schlechter als das in den Schienennetzen. Auch waren Beförderungs- und Umschlaggeschwindigkeiten bei der Eisenbahn höher und die fahrplanmäßige Pünktlichkeit der Bahn für die Reeder kaum zu erreichen. Mit dem Gleisanschluss der Häfen wurde schon frühzeitig auf die Verknüpfung beider Transportsysteme gesetzt.

1839, als Dampfmaschinen und Kessel nicht mehr importiert werden mußten, begann auch auf den Berliner Gewässern das Zeitalter der Dampfschifffahrt. Die neuen Antriebsmaschinen und Baumaterialien wie Eisen und Stahl wurden zuerst in der Binnenschifffahrt eingesetzt und erprobt. Als die technische Entwicklung Mitte des 19. Jahrhunderts den Kohlenverbrauch von etwa 3 auf 0,75 kg/PS h senken ließ, vergrößerte sich der Einsatzradius der Dampfschiffe. Es setzte sich auch die unter Wasser liegende Schiffschraube als Antrieb durch, die als drei- bis siebenblättrige Spiralen das Wasser förmlich ansaugen und so das Schiff voran schieben. Die Schiffe wurden schneller, aber auch schmaler in der Bauausführung und robuster. Mit dem Bau der Dampfschleppschiffe ab 1860 veränderte sich auch der Frachtverkehr auf den Wasserstraßen, waren sie doch in der Lage, sechs und mehr antriebslose Kähne über weite Strecken zu schleppen. Gegen den erbitterten Widerstand der Frachtsegler setzten sich die Schlepper vor allem bei „Bergfahrten“ rasch durch.

Die Binnenschifffahrt boomte Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, obwohl der Ausbau des Wasserstraßennetzes stockte. Trotz allem stiegen die auf dem Wasser beförderten Transportmengen bis 1929 stetig an, und erst die Verlagerung der Transporte auf die Straße reduzierte ab den 1960er Jahren das Aufkommen.

„Berlin ist aus dem Kahn gebaut“, dieser Satz stammt aus einer Ausstellung zur Geschichte der Havelschifffahrt im Museum Brandenburg. Treffender kann man die Bedeutung der Binnenschifffahrt und des Wasserbaus für die Versorgung des Großraumes Berlin – eines der größten Binnenhäfen Deutschlands – wohl nicht ausdrücken. Der Satz kennzeichnet den Transport von Ziegeln, Kalksandsteinen, Holz, Mörtel und Zement auf dem Wasserwege für den Bauboom ab der 1880er Jahre. Auch die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungs- und Konsumgütern erfolgte zu großen Teilen auf dem kostengünstigen Wasserwege. Heute werden die vielen Flüsse, Seen, Kanäle und Häfen nur noch in geringem Ausmaße für den Frachttransport (z. T. gerade auch für die Versorgung der Großbaustellen im Regierungsviertel und am Potsdamer Platz) genutzt. Im Stadtbild dominieren die (dieselgetriebenen) „Ausflugsdampfer“ und Sportboote.

Die Ausstellung zur Binnenschifffahrt konnte mehrere Groß-Exponate aufnehmen. Gleichsam als „Leitfossil“ liegt mitten drin ein 36 m langer und 4,60 m breiter **Kaffenkahn** von 1840, dessen 20 m langer Mast bis in die oberste Etage des Neubaus reicht. Das Exponat besteht aus einem konservierten Wrackteil und rekonstruierten Bug- und Heckkaffen, Ruder und Mast mit Segel. Das Wrack war 1987 aus der Havel bei der Insel Eiswerder in Nähe der Spandauer Zitadelle geborgen und bei den Deutschen Industrierwerken Spandau auf ein Stützgerüst gesetzt, in Form gedrückt und zur Konservierung mit Hartwachslösungen in einen schwimmenden Lagerponton eingebracht worden.

Kaffenkähne als plattbodige, stevenose Binnenschiffe wurden schon vor 1000 Jahren gebaut und gab es vielfach auf den märkischen Wasserstraßen. Bis in die 1920er Jahre dienten sie dem Transport von Massengütern. Der um 1840 gebaute Kahn ist nach 1852 mit einer Ladung von rund 30.000 Ziegelsteinen untergegangen, wurde im Schlick 130 Jahre lang unberührt bewahrt und vermittelt heute ein für die Berliner Schifffahrtsgeschichte wichtiges Element im Original.

Aus dem Beamtenwohnhaus neben den Kaffenkahn umgezogen ist die Inszenierung der **elektrischen Treidelbahn** von 1898. Es handelt sich dabei um eine 2 t schwere, von Siemens & Halske für Versuchsfahrten hergestellte Lokomotive mit Rollenstromabnehmer, Gleichstrom-Fahrmotor die auf einer Schiene mit Spurführung sowie auf einer nicht spurgeführten Flachschiene läuft. Die

Höchstgeschwindigkeit beträgt 9 km/h. Nach einigen Versuchen am Finowkanal kam die Lok in das 1906 eröffnete Verkehrs- und Baumuseum im Hamburger Bahnhof. 1987 wurde sie durch Siemens restauriert und ist seither im DTMB betriebsfähig zu Vorführfahrten im Einsatz.

Weiteres Großobjekt ist der am 8. 7. 1901 von der Werft Gebr. Maaß in Neustrelitz als **SIDONIE** und für 25.000 Mark an Gottlieb Gehm in Stralau abgelieferte, 167 PS starke, 20 m lange, 4,50 m breite und ca. 80 t schwere **Schleppdampfer**. 1933 wurde der Schlepper vom Binnenschiffer Franz Siebert aus Woltersdorf bei Gr. Wusterwitz übernommen, der ihn nach seinen beiden Söhnen: **KURT HEINZ** benannte. Jene übernahmen der Schlepper 1951, am 29. 11. 1989 (drei Wochen nach der Grenzöffnung der DDR) verkaufte Kurt Siebert das Schiff an die Weiße Flotte Berlin, und die „Stern- und Kreis-Schifffahrt“ setzte es bis zum Schluß als Schlepper mit bis zu 12 Fahrgästen ein. Am 6. 8. 1997 wurde es vom Museum zusammen mit erhaltenen Dokumenten und Gegenständen aus der Alltagsgeschichte der Schifferfamilie übernommen. Besucher können von außen die Maschine besichtigen und in Führungen auch die Kabinen.

Eisenbahnfreunde, die einen Besuch der ohnehin eigentlich tagesfüllenden Eisenbahn-Ausstellung im DTMB planen, sollten weitere Zeit für einen Gang auch durch die Schifffahrtsabteilung einplanen. Es lohnt sich.

Deutsches Technikmuseum Berlin, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin, Tel.: 030 / 90 254-0 [www.dtm.de](http://www.dtm.de)

Anfahrt S-Bahn: Anhalter Bf + 15 min Fußweg

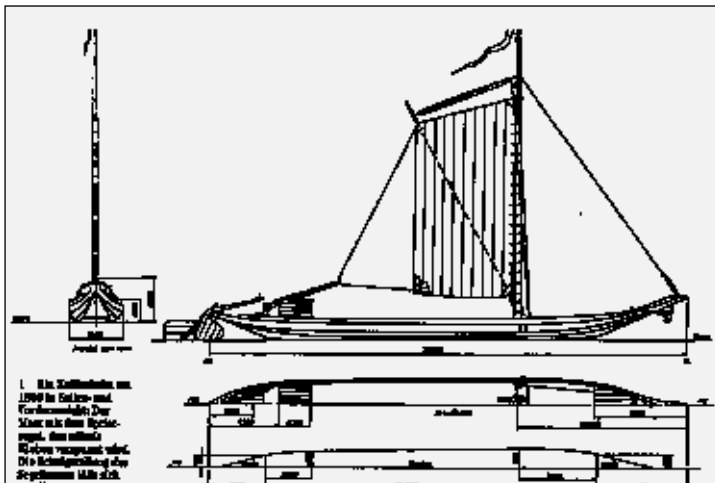
Anfahrt U-Bahn: Bf Gleisdreieck oder Möckernstraße + 10 min Fußweg

Anfahrt Bus: Linie 129 bis Haltestelle Schöneberger Brücke

Öffnungszeiten: di – fr: 9.00 – 17.30 Uhr  
sa, so: 10.00 – 18.00 Uhr

*Fotos unten und S. 17 oben: Der Kaffenkahn von 1840 – Berlins ältestes erhaltenes Wasserfahrzeug in einer Zeichnung von 1800. Das Wrack wurde am 15. 8 1987 im Havelschlick bei Spandau gehoben und beim Wiederaufbau im DTM.*  
Fotos: DTMB

*S. 17 untere Hälfte: Dampfschlepper KURT HEINZ war seit 1901 auf märkischen Wasserstraßen unterwegs. Zwei Fotos zeigen ihn 1963 mit der Familie Siebert bzw. mit dem neuen Plw Trabant. Das Schiff wurde am 2. 11. 1997 um 4 Uhr ins Museum gebracht. Fotos: Kurt Siebert, Clemens Kirchner*





## Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende  
Eisenbahnwelt bei der  
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen  
und in klein für daheim bei:

**Modellbahnen Uwe Hesse**  
**Inh. Martina Hesse**  
**Landwehr 29 · 22087 Hamburg**  
**Telefon 040 / 25 52 60**  
**Telefax 040 / 250 42 61**

Öffnungszeiten: Di – Fr. 9 – 13 Uhr und 15 – 18 Uhr, Sa. 9 – 13 Uhr

